

BEST AVAILABLE COPY



REC'D 07 FEB 2005

WIPO

PCT

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION

COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Paris, le _____

Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété industrielle
Le Chef du Département des brevets

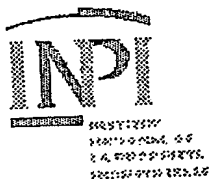
DOCUMENT DE PRIORITÉ

PRÉSENTÉ OU TRANSMIS
CONFORMÉMENT À LA
RÈGLE 17.1.a) OU b)

Martine PLANCHE

INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIÉTÉ
INDUSTRIELLE

SIEGE
26 bis, rue de Saint-Petersbourg
75800 PARIS cedex 08
Téléphone : 33 (0)1 53 04 53 04
Télécopie : 33 (0)1 53 04 45 23
www.inpi.fr



BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITE

26bis, rue de Saint-Petersbourg
75800 Paris Cédex 08
Téléphone: 01 53.04.53.04 Télécopie: 01.42.94.86.54

Code de la propriété intellectuelle-livre VI

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE

DATE DE REMISE DES PIÈCES: N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL: DÉPARTEMENT DE DÉPÔT: DATE DE DÉPÔT:	BREESE-MAJEROWICZ 3, avenue de l'Opéra 75001 PARIS France
Vos références pour ce dossier: 35119FR	

1 NATURE DE LA DEMANDE			
Demande de brevet			
2 TITRE DE L'INVENTION			
PROCÉDE POUR LA DETECTION DE BUTÉES ET DE CALAGE D'UN MOTEUR PAS-A-PAS ET MOTEUR PAS-A-PAS A DETECTEUR DE BUTEE			
3 DECLARATION DE PRIORITE OU REQUETE DU BENEFICE DE LA DATE DE DEPOT D'UNE DEMANDE ANTERIEURE FRANCAISE		Pays ou organisation	Date N°
4-1 DEMANDEUR		MOVING MAGNET TECHNOLOGIES	
Nom		ZAC La Fayette	
Rue		1 rue Christiaan Huygens	
Code postal et ville		25000 BESANCON	
Pays		France	
Nationalité		France	
Forme juridique		Société anonyme	
N° SIREN		350 766 499	
Code APE-NAF		742C	
5A MANDATAIRE			
Nom		BREESE-MAJEROWICZ	
Qualité		Org. professionnelle, Pas de pouvoir	
Rue		3, avenue de l'Opéra	
Code postal et ville		75001 PARIS	
N° de téléphone		01 47 03 67 77	
N° de télécopie		01 47 03 67 78	
Courrier électronique		office@breese.fr	
6 DOCUMENTS ET FICHIERS JOINTS		Fichier électronique	Pages
Texte du brevet		textebrevet.pdf	12
Dessins		dessins.pdf	4
Pouvoir général		Détails D 8, R 3, AB 1 page 4, figures 7	

7 MODE DE PAIEMENT				
Mode de paiement		Prélèvement du compte courant		
Numéro du compte client		1234		
8 RAPPORT DE RECHERCHE				
Établissement immédiat				
9 REDEVANCES JOINTES		Devise	Taux	Quantité
062 Dépôt		EURO	0.00	0.00
063 Rapport de recherche (R.R.)		EURO	320.00	1.00
068 Revendication à partir de la 11ème		EURO	15.00	3.00
Total à acquitter		EURO		365.00

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique aux fichiers et aux libertés s'applique aux réponses faites à ce formulaire.
Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès de l'INPI.

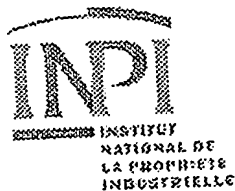
Signé par

Signataire: FR, Breese-Majerowicz, P. Breese

Emetteur du certificat: DE, D-Trust GmbH, D-Trust for EPO 2.0

Fonction

MOVING MAGNET TECHNOLOGIES (Demandeur 1)



BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

Réception électronique d'une soumission

Il est certifié par la présente qu'une demande de brevet (ou de certificat d'utilité) a été reçue par le biais du dépôt électronique sécurisé de l'INPI. Après réception, un numéro d'enregistrement et une date de réception ont été attribués automatiquement.

Demande de brevet : X

Demande de CU :

DATE DE RECEPTION	3 novembre 2003	Dépôt en ligne: X Dépôt sur support CD:
TYPE DE DEPOT	INPI (PARIS) - Dépôt électronique	
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL ATTRIBUE PAR L'INPI	0350772	
Vos références pour ce dossier	35119FR	

DEMANDEUR	MOVING MAGNET TECHNOLOGIES
Nom ou dénomination sociale	1
Nombre de demandeur(s)	FR
Pays	

TITRE DE L'INVENTION
PROCEDE POUR LA DETECTION DE BUTEES ET DE CALAGE D'UN MOTEUR PAS-A-PAS ET MOTEUR PAS-A-PAS A DETECTEUR DE BUTEE

DOCUMENTS ENVOYES	Requetefr.PDF	fee-sheet.xml
package-data.xml	ValidLog.PDF	textebrevet.pdf
Design.PDF	application-body.xml	request.xml
FR-office-specific-info.xml	indication-bio-deposit.xml	
dessins.pdf		

EFFECTUE PAR	P. Breese
Effectué par:	3 novembre 2003 13:57:24
Date et heure de réception électronique:	F3:32:3E:E5:8A:C1:7E:B2:6F:A7:43:EB:DA:0C:03:13:16:33:90:AB
Empreinte officielle du dépôt	/ INPI PARIS, Section Dépôt /

SIEGE SOCIAL
INSTITUT 28 bis, rue de Saint-Petersbourg
NATIONAL DE 75800 PARIS cedex 08
LA PROPRIETE Téléphone : 01 53 04 53 04
INDUSTRIELLE Télécopie : 01 42 93 53 30

PROCEDE POUR LA DETECTION DE BUTEES ET DE CALAGE D'UN MOTEUR
PAS-A-PAS ET MOTEUR PAS-A-PAS A DETECTEUR DE BUTEE

La présente invention concerne le domaine des moto-
5 réducteurs de type pas-à-pas (moteurs polyphasés synchrones,
commandés dans un mode « pas-à-pas »), et plus
particulièrement les moto-réducteurs commandés dans un mode
« micro-pas ».

Pour bien comprendre le principe de l'invention, on
10 rappellera que le mode de commande « pas-à-pas » conduit à
des incréments de rotation, au niveau du rotor, appelé pas
entiers, qui correspondent, par exemple, à 6 pas entiers
(respectivement 4) par période électrique du courant présent
dans chaque phase, pour un moteur triphasé (respectivement
15 diphasé). Pour réduire cet incrément de rotation, de manière,
par exemple, à réduire le bruit en fonctionnement et les
vibrations générées au niveau du rotor, on peut subdiviser
les pas entiers en micro-pas, comme indiqué figure 1.

Pour ce faire, et contrairement au mode de pilotage en
20 pas entier, chacune des phases du moteur doit alors être
pilotée avec un courant de forme sensiblement sinusoïdale en
fonction du nombre de micro-pas par pas, et dans l'exemple
de la figure 2, on voit que, pour un moteur triphasé, 6
transistors seront nécessaires pour imposer simultanément
25 dans les 3 phases du moteur 3 ondes de courant sensiblement
sinusoïdales, déphasées de 120° électriques.

Les procédés de détections usuelles de butées, ou de
calage, des moto-réducteurs pas-à-pas utilisent des moyens
de détections de la valeur de la tension induite dans les
30 phases du moteur, dans des états particuliers des
transistors de commande de ces phases (état ouvert par
exemple, permettant de venir mesurer sans interférence la
tension induite dans la phase non utilisée).

On voit donc que pour les moteurs polyphasés commandés en mode « micro-pas », utilisant l'ensemble des transistors de puissance simultanément, il est difficile d'avoir accès à cette mesure de tension induite.

5 On trouve dans l'art antérieur des moyens de détection du blocage des moteurs pas-à-pas tels que par exemple EP 0458159, US 4,672,282, US 20003/0117100, EP 1178379, US20003/0155883 ou la valeur de la tension induite dans une des phases du moteur, ou son effet sur le courant circulant
10 dans les bobines, est mesuré. Le gros désavantage de toutes ces solutions est la grande sensibilité aux tolérances du moteur (la tension induite est proportionnelle à la constante de couple du moteur, au nombre de spires, à la température,...), aux modes de résonances du rotor du moteur,
15 et le taux de fiabilité de la détection est faible en fonction des événements extérieurs. Un autre désavantage de ces solutions, tel que mentionné dans EP 1178379 ou US 20003/0117100 par exemple, est que la détection se fait en pas entier ou en 1/2 pas, pendant des séquences bien
20 précises de non alimentation des phases. Le désavantage de ces procédés est donc que l'information de butée n'est pas disponible de façon instantanée, nécessite pour être précise une mesure sur chaque phase, et ne permet pas d'alimenter les phases du moteur en continu.

25 L'objet de l'invention est de proposer un procédé fiable et robuste de détection de butée des moto-réducteurs polyphasés, et plus particulièrement de ceux commandés en mode « micro-pas », s'affranchissant d'une mesure de tension induite dans un état de non-alimentation des phases, par
30 l'intermédiaire d'une mesure du courant total consommé par les N phases du moteur.

Dans son acception la plus générale, l'invention concerne un procédé de détection de butée générique

s'appliquant aux modes d'alimentation « micro-pas » en courant (commande à courant constant dans les phases) ou en tension (commande à tension constante) des moteurs diphasés ou triphasés. Les modes d'alimentation « micro-pas »
 5 présentent l'avantage d'incrément de déplacement au niveau du rotor beaucoup plus fins que les modes « pas entier », ce qui conduit à un niveau de bruit de fonctionnement beaucoup plus faible. Cet aspect est particulièrement important dans les applications de moto-réducteurs pour vanne de
 10 climatisation, mais jusqu'à présent aucun procédé de détection de butée en mode de commande « micro-pas » n'avait été proposé.

Le principe de l'invention consiste à mesurer dans la résistance d'échantillonnage R_1 (figure 2 et 3) le courant
 15 total consommé dans la somme des N phases du moteur polyphasé, et à considérer le moto-réducteur comme un système chargé de transformer une puissance électrique d'entrée P_{Elec} (égale au produit de la tension d'alimentation $+V$ (fig. 2 et fig. 3) par le courant total I circulant dans
 20 R_1), en une puissance mécanique $P_{Mécanique}$ (égale au produit du couple fourni par le moto-réducteur et de sa vitesse) et en une puissance Joule P_{Joule} (égale à la somme des puissance Joule dissipée dans les N phases du moteur) :

$$P_{Elec} = U \cdot I = P_{Joule} + P_{Mécanique}$$

25

$$\text{soit } I = f(P_{Joule} + P_{Mécanique})$$

Cette formule est approximative puisqu'elle ne tient pas compte des pertes dans le réducteur, mais nous voyons
 30 bien qu'en fonction des valeurs prises par P_{Joule} et $P_{Mécanique}$ il est possible d'interpréter, lors de la mesure du courant

I total des phases, des conditions de fonctionnement particulières.

A titre d'exemple, la figure 4 montre l'évolution du courant total I , circulant dans la résistance R_1 , entre un
5 fonctionnement en mode micro-pas à vitesse constante et un calage du rotor.

Avantageusement, il est possible d'associer au procédé de mesure du courant total dans les N phases, un procédé mathématique ou statistique de traitement de la
10 variation de I , qui nous permette de bien discriminer une charge importante du moto-réducteur, d'une butée ou d'un calage.

Selon une variante, l'opération mathématique ou statistique de détection consiste à calculer une variable
15 proportionnelle au carré de l'écart type des valeurs du courant total échantillonné dans R_1 , de manière à donner de la sensibilité au procédé et à s'affranchir de toute notion de valeur absolue du courant I .

L'invention sera mieux comprise à la lecture de la
20 description suivante faisant référence aux dessins annexés où :

- la figure 1 représente une période électrique du courant d'une des phases d'un moteur polyphasé, subdivisé en « micro-pas »,
- 25 - la figure 2 représente le schéma électrique simplifié d'un driver triphasé selon l'invention,
- la figure 3 représente le schéma électrique simplifié d'un driver diphasé selon l'invention,
- la figure 4 représente le courant total consommé
30 dans un moto-réducteur triphasé piloté en « micro-pas » en mode tension

I total des phases, des conditions de fonctionnement particulières.

A titre d'exemple, la figure 4 montre l'évolution du courant total I , circulant dans la résistance R_1 , entre un
5 fonctionnement en mode micro-pas à vitesse constante et un calage du rotor.

Avantageusement, il est possible d'associer au procédé de mesure du courant total dans les N phases, un procédé mathématique ou statistique de traitement de la
10 variation de I , qui nous permette de bien discriminer une charge importante du moto-réducteur, d'une butée ou d'un calage.

Selon une variante, l'opération mathématique ou statistique de détection consiste à calculer une variable
15 proportionnelle au carré de l'écart type des valeurs du courant total échantillonné dans R_1 , de manière à donner de la sensibilité au procédé et à s'affranchir de toute notion de valeur absolue du courant I .

Avantageusement, le procédé de l'invention comportera
20 une étape de détermination du couple maxi applicable par le moto-réducteur et/ou une étape de détermination de la perte du synchronisme par le rotor du moto-réducteur.

L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description suivante faisant référence aux dessins annexés
25 où :

- la figure 1 représente une période électrique du courant d'une des phases d'un moteur polyphasé, subdivisé en « micro-pas »,

- la figure 2 représente le schéma électrique
30 simplifié d'un driver triphasé selon l'invention,

- la figure 3 représente le schéma électrique simplifié d'un driver diphasé selon l'invention,

- la figure 4 représente le courant total consommé dans un moto-réducteur triphasé piloté en « micro-pas » en
35 mode tension

- la figure 5 représente le même courant total et la valeur de son écart-type élevé au carré,
- la figure 6 présente la réalisation d'un moto-réducteur diphasé pour application vanne de climatisation,
- la figure 7 présente la réalisation d'un moto-réducteur triphasé pour application vanne de climatisation.

10 La figure 1 représente une période électrique du courant d'une des phases d'un moteur polyphasé, subdivisée par exemple en 24 « micro-pas » par période, qui est un nombre typiquement utilisé pour mettre en oeuvre l'invention, et qui conduit à une réduction de bruit très importante par rapport à l'utilisation classique en 6 pas entiers par période électrique.

En figure 2, on trouve le schéma électrique simplifié d'un driver triphasé en « mode micro-pas » selon l'invention, utilisant 6 transistors Q1 à Q6, Q1 et Q4 (respectivement Q2 et Q5, Q3 et Q6) pilotant le courant traversant la phase C (respectivement B et A). La résistance R1 est une résistance d'échantillonnage qui sert à la mesure de la somme des courants I_A , I_B , I_C traversant chaque phase, par l'intermédiaire du filtre (R2, C1). La sortie du filtre R2C1 sera traitée à l'aide du convertisseur analogique/numérique d'un micro-contrôleur par exemple.

La figure 3 représente le schéma électrique simplifié d'un driver diphasé selon l'invention, utilisant 8 transistors Q1 à Q8, où la somme des courants des 2 phases A et B est mesurée dans la résistance R1, par l'intermédiaire du filtre (R2, C1).

La figure 4 représente une vue de l'évolution de la somme du courant I des N phases d'un moteur polyphasé,

mesuré dans R1, dans un mode d'alimentation en micro-pas. Le courant possède une valeur stable dans la zone 1 du graphique lors du fonctionnement synchrone, régulier et hors butée ou hors calage, du rotor du moto-réducteur, avant
 5 d'évoluer vers une valeur sensiblement plus élevée et plus irrégulière dans la zone 2 du graphique, lorsque le moto-réducteur est arrivé en butée.

La figure 5 montre la mise en œuvre d'un procédé mathématique ou statistique de traitement de la variation du
 10 courant I mesuré dans R1. Dans l'exemple de la figure 5, la valeur du courant I est échantillonnée, à l'aide d'un convertisseur analogique/numérique d'un micro-contrôleur par exemple, et l'écart type σ des valeurs x_i des N échantillons est calculé :

$$15 \quad \sigma = \sqrt{\frac{N \cdot \sum_{i=0}^N x_i^2 - \left(\sum_{i=0}^N x_i\right)^2}{N^2}}$$

De manière plus précise, la valeur $N^2 * \sigma$ est représentée en figure 5, en comparaison avec la valeur du courant I total des phases. On voit nettement qu'un tel
 20 procédé mathématique permet d'encore mieux discriminer les zones 1 de fonctionnement régulier, des zones 2 de fonctionnement en butée, et de fixer un seuil d'écart type E, pour les valeurs $N^2 * \sigma$ à partir du quel le microcontrôleur, ou l'ASIC, décide que le moto-réducteur est en butée ou calé.
 25 Par rapport aux procédés d'analyse des tensions induites des phases des moto-réducteurs exposés dans l'art antérieur, on voit qu'un des grands avantages du procédé est sa mise en œuvre de façon instantanée dès le dépassement du seuil de détection.

Les figures 6 et 7 représentent des vues en 3 dimensions de moto-réducteurs di- ou triphasés pour vanne de climatisation automobile auxquels l'invention est plus particulièrement destinée. Les moto-réducteurs ont, par exemple, des rapports de réduction de l'ordre 1/720, avec 4 étages de réduction, ce qui conduit à une certaine élasticité du réducteur. Cette raideur finie du réducteur explique le besoin de sensibilité du procédé de détection, de manière à ne pas confondre un point dur à passer par le moto-réducteur et une butée. Le procédé de traitement mathématique des échantillons du courant I permet de discriminer différents états du moto-réducteur tels que :

- mode synchrone régulier,
- augmentation du couple fourni par le moto-réducteur,
- arrivée en butée avec décrochage du rotor du moto-réducteur.

Le procédé de détection de butée ou de calage d'un moteur pas-à-pas exposé ici est appliqué de manière préférentielle à une alimentation en mode micro-pas, mais il va sans dire que le nombre de micro-pas par pas pour lequel le procédé reste valide peut évoluer d'une valeur supérieure à 100 micro-pas/pas à une valeur unitaire correspondant au pas entier.

De même le mode de commande, tension ou courant, n'est pas fondamental pour la mise en œuvre de l'invention

De même les opérations mathématiques de traitement des échantillons du courant total des phases peuvent être variées, et se baser sur des moyennes, des écarts-types, ou tout autre procédé statistique de traitement du signal.

De plus, le procédé de détection suivant l'invention est plus particulièrement appliqué aux moto-réducteurs pas-à-pas de rapport de réduction pouvant évoluer d'une valeur

supérieure à $1/1000$ jusqu'à une valeur unitaire correspondant à l'utilisation du moteur en prise directe avec sa charge.

REVENDICATIONS

- 1) Procédé de détection de butée d'un moto-réducteur polyphasé synchrone commandé en mode « pas-à-pas », mettant en oeuvre la mesure de la somme des courants circulant dans chacune des N phases du moto-réducteur, caractérisé en ce que le seuil de détection de butée est calculé par rapport à l'évolution de la somme desdits courants.
- 2) Procédé de détection selon la revendication 1, caractérisé en ce que la mesure de la somme des courants circulant dans chacune des N phases du moto-réducteur est réalisée par échantillonnage.
- 3) Procédé de détection selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que les valeurs de courant échantillonnées sont traitées par une opération mathématique ou statistique, et en ce que le seuil de détection de butée est déterminé par rapport au résultat de ce traitement.
- 4) Procédé de détection selon la revendication 1, 2 ou 3, caractérisé en ce qu'il comporte une étape détection de butée pour la discrimination d'une zone de fonctionnement synchrone en mode micro-pas du moto-réducteur d'une zone d'arrivée sur une butée.
- 5) Procédé de détection selon la revendication 1, 2 ou 3, caractérisé en ce qu'il est appliqué aux moto-réducteurs pas-à-pas diphasés.
- 6) Procédé de détection selon la revendication 1, 2 ou 3, caractérisé en ce qu'il est appliqué aux moto-réducteurs pas-à-pas triphasés.

7) Procédé de détection selon la revendication 1, 2 ou 3, caractérisé en ce qu'il est appliqué aux moto-réducteurs de vanne de climatisation automobile.

8) Procédé de détection selon la revendication 1, 2 ou 3, caractérisé en ce qu'il comporte une étape de détermination du couple maxi applicable par le moto-réducteur.

9) Procédé de détection selon la revendication 1, 2 ou 3, caractérisé en ce qu'il permet comporte une étape de détermination de la perte du synchronisme par le rotor du moto-réducteur.

10) Procédé de détection selon la revendication 1, 2 ou 3, caractérisé en ce qu'il est appliqué aux moto-réducteurs pas-à-pas de rapport de réduction 1 à r , r étant un nombre réel fini.

11) Procédé de détection selon la revendication 1, 2 ou 3, caractérisé en ce qu'il est appliqué aux moto-réducteurs pas-à-pas, pilotés en mode micro-pas à m micro-pas/pas, m étant un nombre entier supérieur ou égal à 1.

12) Moto-réducteur polyphasé comportant un moteur pas-à-pas et un circuit électronique de commande en mode « micro-pas », caractérisé en ce qu'il comporte un moyen de détection de butée constituée par un circuit de mesure du courant total consommé par les N phases du moteur.

13) Moto-réducteur polyphasé selon la revendication précédente, caractérisé en ce que ledit moyen de détection de butée comporte une résistance d'échantillonnage R_1 et un moyen de mesure dans ladite résistance du courant total consommé dans la somme des N phases du moteur polyphasé.

5

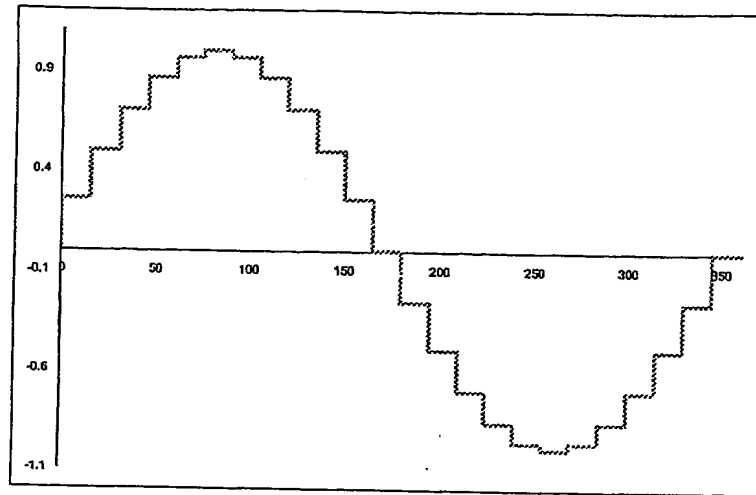


Figure 1

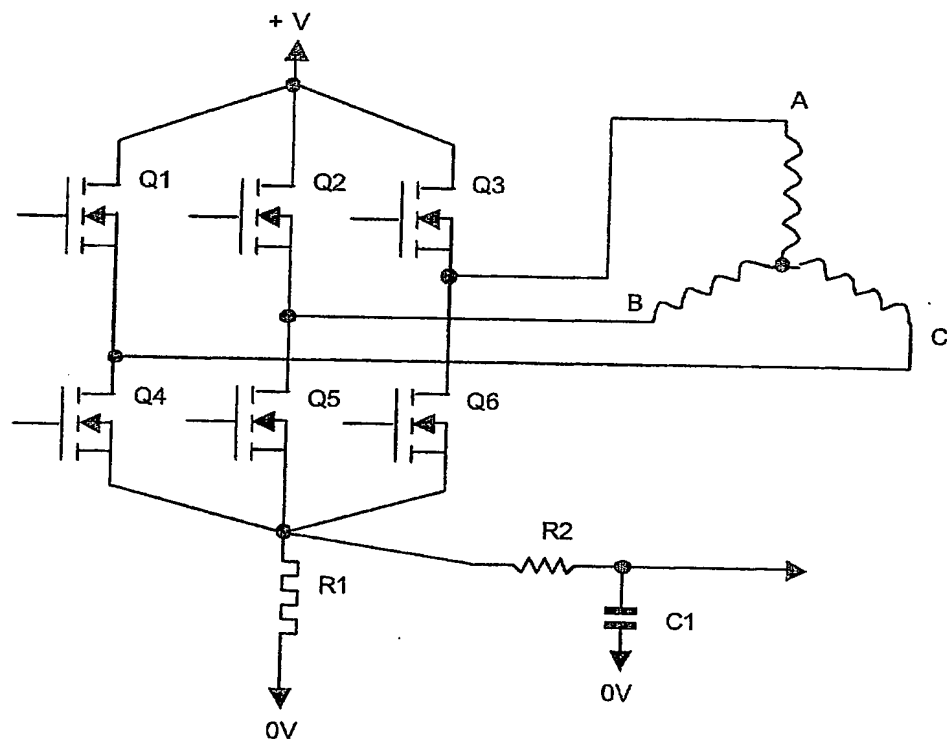


Figure 2

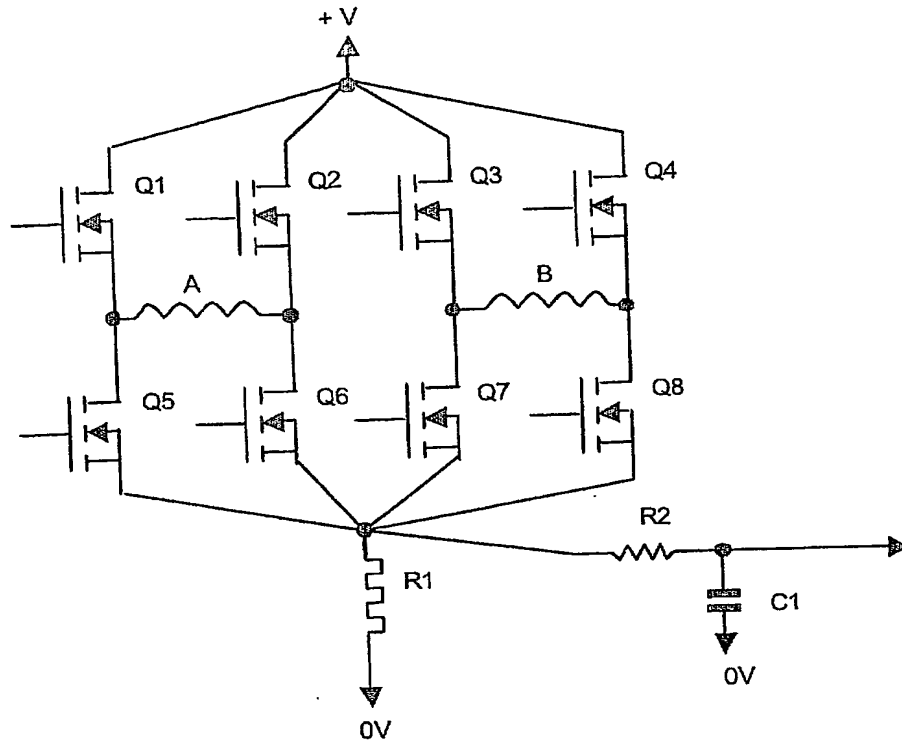


Figure 3

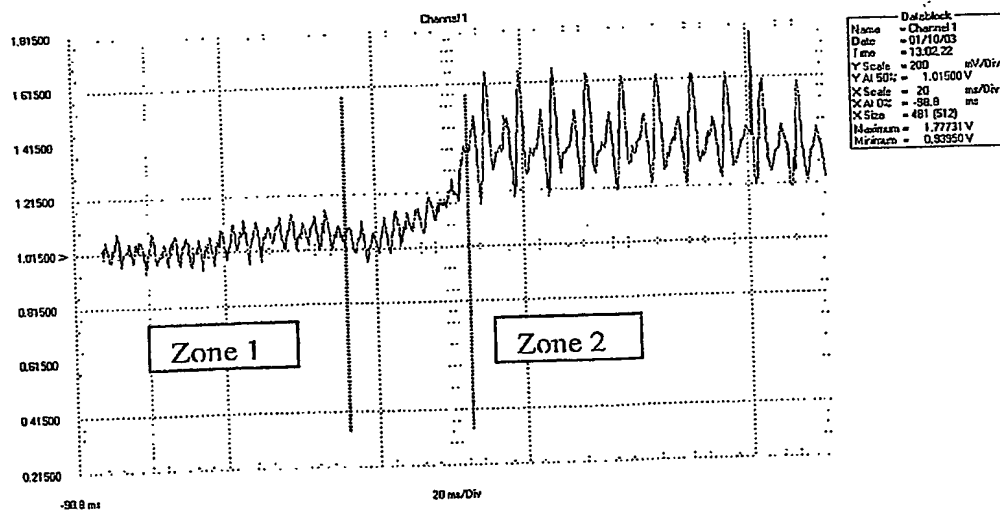


Figure 4

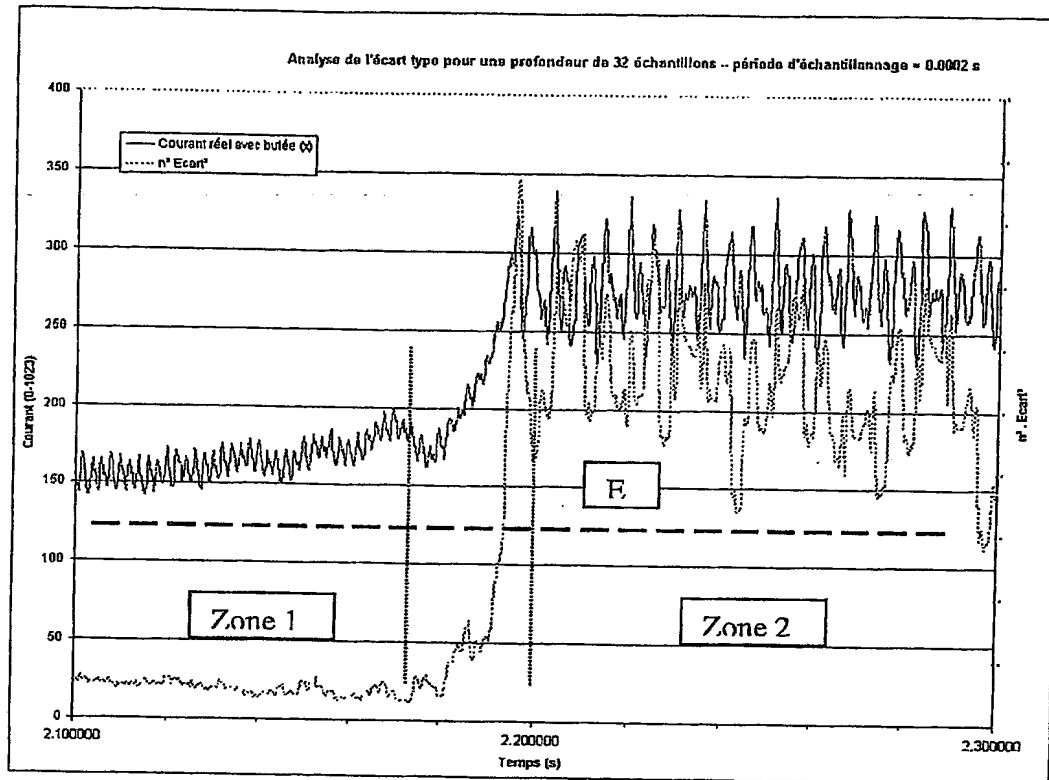


Figure 5

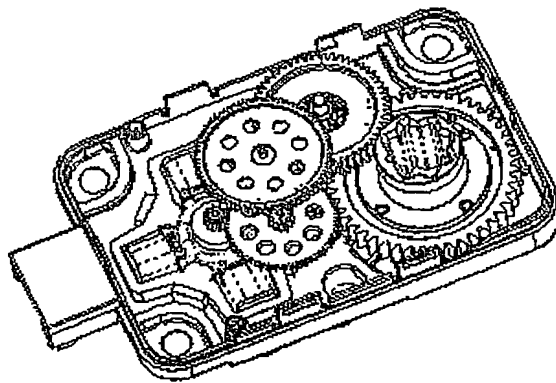


Figure 6

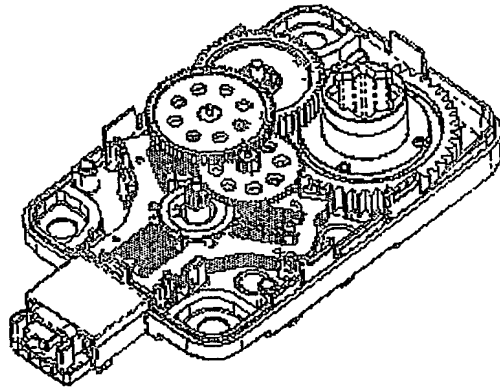


Figure 7



BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI

N° 11235*03

DÉPARTEMENT DES BREVETS

26 bis, rue de Saint-Petersbourg

75800 Paris Cedex 08

Téléphone : 33 (1) 53 04 53 04 - Télécopie : 33 (1) 42 94 86 54

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S) Page N° !.../!...
(À fournir dans le cas où les demandeurs et les inventeurs ne sont pas les mêmes personnes)



Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 113 © W / 270601

Vos références pour ce dossier (facultatif)	35119/FR
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL	0350772

TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)
PROCÉDE POUR LA DÉTECTION DE BUTÉES ET DE CALAGE D'UN MOTEUR PAS-À-PAS ET MOTEUR PAS-À-PAS À DÉTECTEUR DE BUTÉE

LE(S) DEMANDEUR(S) :

MOVING MAGNET TECHNOLOGIES
ZAC La Fayette
1 rue Christian Huygens
F25000 BESANCON
France

DESIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S) :

1 Nom	RONDOT	
Prénoms	Eric	
Adresse	Rue	5A chemin du Cimetière
	Code postal et ville	12 54 10 BERTHELANGE
Société d'appartenance (facultatif)		

2 Nom	PRUDHAM	
Prénoms	Daniel	
Adresse	Rue	7 impasse du Levant
	Code postal et ville	12 15 12 01 THISE
Société d'appartenance (facultatif)		

3 Nom		
Prénoms		
Adresse	Rue	
	Code postal et ville	
Société d'appartenance (facultatif)		

S'il y a plus de trois inventeurs, utilisez plusieurs formulaires. Indiquez en haut à droite le N° de la page suivi du nombre de pages.

DATE ET SIGNATURE(S)
DU (DES) DEMANDEUR(S)
OU DU MANDATAIRE
(Nom et qualité du signataire)

Le 16/02/2004

BRESSE Pierre 921038

PCT/FR2004/050557



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER: _____**

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.